# مصادر تاريخ السكك الحديدية
# في مصر
# في القرن التاسع عشر

د/ فوزي السيد السيد المصري
كلية الآداب – جامعة طنطا
تاريخ حديث ومعاصر

يوليو ٢٠٠١ م

## مقدمة

يعتـــبر إنشاء السكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشـــر نـــتيجة مـــن نـــتائج التسابق الاستعماري الأوربي ، فلقد استهدفت بريطانيا من وراء تنفيذ هذا المشروع إلى جانب تسهيل مواصـــلاتها إلى الهـــند إيجاد نوع من التوازن لنفوذها في مصر أمام التصاعد المستمر للنفوذ الفرنسي حيث كانت مصر في عهد محمد علي تعتمد اعتمادا كليا علي فرنسا .

وكـــانت بداية التفكير في إنشاء السكك الحديدية في مصر تـــرجع إلى عهـــد محمد علي حيث كان لزيادة الاهتمام بالطريق الـــبري إلى الهـــند عبر البحرين المتوسط والأحمر أثره في أن يعـــرض عـــليه إمكانيـــة إنشاء خط حديدي من القاهرة إلـــى الســـــويس ، حيـــث اخذ جالواي Gallaway (١) يسعى لدى محمـــد عـــلي عدة سنوات للحصول علي موافقته علي تنفيذ هذا المشـــروع . وبعد أن نجح في اقناعه بتنفيذه ، سافر إلى بريطانيا لتدبير المال اللازم لانشاء خطين حديديين احدهما من الإسكندرية إلـــى القاهـــرة والثاني من القاهـــرة إلى الســـويس ، وفـــي

---

(١) جـــالواي : مهـــندس بريطاني كان يعمل في خدمة محمد علي ، وكان والده يديـــر مســـبكا لـــلمعادن بناحية بولاق ويقوم ببعض الأعمال الهندسية في قصور الباشا. محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، القاهرة، ١٩٣٨م ، ص ٢٦.

الوقت الذي كانت فيه مهمات إنشاء الخط الحديدي من القاهرة إلى السويس تصل إلى الإسكندرية عرض قنصل فرنسا العام بمصر (بـــارو) عـــلي محمـــد علي فكرة إنشاء قناة بحرية تكون بديلا لمشــــروع السكة الحديد ، ولما كان المشروعان يتعارضان مع رغبة كل من بريطانيا وفرنسا حيث كانت كل دولة تميل إلى تنفيذ مشروعها ، وتضع العقبات في سبيل تنفيذ مشروع الدولة الأخرى ، فـــان محمد علي استثمر هذا الصراع الدولي لصالحه ورفض تـــنفيذ هذا أو ذاك معتمدا علي بريطانيا في رفض مشروع القناة وعـــلي فرنسا في عرقلة مشروع الخط الحديدي ، ولهذا فلم يقدر لهذين المشروعين أن يريا النور ويخرجا إلى حيز التنفيذ في عهد محمد علي لأنه آثر مشروعا آخر وهو بناء القناطر الخيرية علي رأس الدلتا .

وإذا كانت بريطانيا لم تستطع تنفيذ الخط الحديدي في عهد محمد علي فإنها انتهزت الأزمة التي نشبت بين السلطان العثماني صـــاحب السيادة علي مصر وعباس باشا الأول الذي تولي حكم مصر (١٨٤٨-١٨٥٤) بسبب محاولة السلطان تطبيق التنظيمات العثمانية في مصر ، وعرضت عليه مساندتها له والوقوف بجانبه حتى لا ينتقض شئ مما يتمتع به من استقلال نسبي في مقابل أن يمـــنحها امتياز إنشاء الخط الحديدي ، ولعب السفير البريطاني " كانـــنج " دورا كبيرا في اجتياز هذه الأزمة، وبعد تصريح عباس باشا لبريطانيا بتنفيذ المشروع صدر فرمان من السلطان العثماني فـــي نوفمـــبر ١٨٥١ بالموافقـــة علي إنشاء السكك الحديدية في مصر.

وقـــبيل الانتهاء من اتمام خط الإسكندرية – القاهرة توفى عـــباس باشا ، إلا أن محمد سعيد باشا وفى بالتزاماته ، حيث تم الانـــتهاء من بنائه وافتتاحه في عام ١٨٥٦ م ، ولما كان الهدف مـــن إنشاء السكك الحديدية في مصر هو خدمة المواصلات إلى الهـــند ، فقـــد اصبح من الضروري أن يتبع بناء هذا الخط إنشاء خط من القاهرة إلى السويس ، حتى تأتي الثمرة المرجوه من خط الإسكندرية – القاهرة ، لذلك شرع في بنائه عام ١٨٥٦م وانتهي العمل فيه عام ١٨٥٨م ، وتبع ذلك إنشاء بقية الخطوط الأخرى حتى غدت السكك الحديدية من أهم المرافق الحيوية في مصر في القرن التاسع عشر .

وتقتضـــي دراســـة الســـكك الحديدية في مصر في القرن التاســـع عشر الرجوع إلى الوثائق بسبب سكوت معظم المراجع عن الخوض في هذا الموضوع .

وتتمـــثل تـــلك الوثائق في سجلات ديوان المرور والسكة وســـجلات المعية السنية عربي ومحافظ الداخلية ومحافظ عابدين وســـجلات المعيـــة الســـنية تـــركي فضلا عن الوثائق الأجنبية بالإضـــافة إلى بعض المراجع . وتمثل تلك المصادر مع بعضها نسيجا متكاملا عن السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة .

**والله الموفق ،،،**

**د/ فوزي المصري**

مع أن السكك الحديدية تمثل جانبا هاما من تاريخنا القومي حيث تعتبر معلما من معالم النهضة الحديثة في مصر بل كانت أهم أسباب عمران المناطق التي مرت بها ، إلا أن معظم المؤلفات التي تعرضت لتاريخ مصر في القرن التاسع عشر تكاد تكون خالية من البحوث المفصلة في شئون السكك الحديدية ، وكل ما جاء بها يمثل في اغلبها إشارات عابرة لهذا المشروع الحضاري الذي كانت له آثاره الواضحة علي جميع نواحي الحياة في مصر في تلك الفترة .

وأمام سكوت اغلب المراجع عن التعرض لتاريخ السكك الحديدية فلم يكن أمامنا في استعرضنا لمصادر تاريخ السكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشر إلا الرجوع إلى الوثائق فهي المصدر الاساسي لكتابة تاريخ السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة ، لا سيما وانها تقدم مادة غنية ووافية عن هذا الموضوع .

**والمصادر التي يمكن الاعتماد عليها في كتابة تاريخ السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة :**

١ – **سجلات ديوان المرور والسكة :**

وهذه السجلات تشتمل علي المكاتبات الصادرة والواردة من والي الديوان ، وهذه السجلات غنية بالمعلومات التي تمثل نسيجا متكاملا عن تاريخ السكك الحديدية في مصر في القرن التاسع

عشـــر . وقد اطلعت علي ســجلات الصادر ارقام ٩١٥، ٩١٩، ٩٢٠، ١٠٠٩، ١٠٢٥ وسجلات الوارد ارقام ٨٢٤، ٨٨٩، ٩١٦ ، ٩٢١، ٩٥٠، ١٠٩٩ فســجلات هذا الديوان توضح أن مصر كــانت تفــتقر في البداية إلى الكوادر المدربة للعمل في السكك الحديديـــة ولذلـــك فقد اعتمدت المصلحة في البداية علي الأجانب للعمل بوظائفها المختلفة حيث استخدمتهم في وظائف إشارجية (١) بالمحطـــات ، كما استخدموا كذلك في وظائف سائقين للقطارات كمـــا اســتفادت المصلحة من خبراتهم في تركيب وإنشاء خطوط السكك الحديدية في البداية ، كما عينوا في وظائف رؤساء أقسام فـــي الـــورش كمـــا عهـــدت المصـــلحة إليهم بتدريب افراد من المصريين علي هذه الأعمال .

---

(١) كانت وظيفة الاشارجي مهمة جدا حيث كان لا يصرح للقطار بالتحرك من المحطة إلا بعد وصول رد من المحطة الأخرى بخلو الطريق حتى لا تحدث تصادمات بين القطارات من جراء التقاء قطارين علي خط واحد وقد ظلت هذه الوظيفة حكرا علي الاجانب لفترة لطويلة . ديوان المرور والسكة: دفتر ١٠٣١ قيـــد الصادر بطرف سعادة مدير السكة ، وثيقة ٩ في ٢٠ رمضان ١٢٨٢هـــ (يناير ١٨٦٦م) ، ص ١٧٣ إلى باشمهندس إشارات مصر .

وقد حرصت الوثائق في هذا السبيل علي توضيح الشروط الـــتي وضعها ديوان المرور والسكة لكل اجنبي يرغب في العمل بالسكك الحديدية وهي :

(١) إطاعة الأوامر .

(٢) السفر إلى أي جهة يطلب منه التوجه إليها .

(٣) التعهد بعدم تدخل القنصل التابع له عند رفته .

وهـــذه الشروط كانت تدل علي مدى حرص الديوان علي ضرورة التزام الاجنبي الذي يوظف بها بما يعهد إليه من اعمال.

وفضـــلا عن هذه الشروط التي وضعها الديوان لكل اجنبي يرغب في العمل بمصلحة السكك الحديدية فإنها كانت تطبق نظام الـــثواب والعقـــاب علي الاجانب الذين يعملون بها حيث فرضت العقوبـــات الصارمة علي كل من يتراخي في عمله وكانت تتدرج من خصم الراتب إلى النقل إلى مكان آخر ثم الرفت من الخدمة . كمـــا كانت تنعم علي الملتزمين في عملهم بمنحهم الرتب ، وفوق كـــل هـــذا فقـــد كانت السكة الحديد تهتم برعاية أولئك الاجانب العاملين بها صحيا واجتماعيا .

وتوضـــح سجلات هذا الديوان انه مع اتساع خطوط السكك الحديدية وزيادة منشآتها فان الديوان كان يبذل ما في وسعه لتوفير العمالـــة الفنية المدربة لاستخدامها في اعمال المصلحة حيث كان

يعهد للموظفين الاجانب بها بتدريب المصريين علي اعمال السكك الحديديـــة ، وقـــد استخدم الديوان جانبا من عساكر الجهادية في اعمـــال السكة الحديد ، كما استخدم بعضا من جنود البحرية في إنشاء الخطوط ، كما كان يعينهم اشارجية ومفتاحجية (١) ، وحدد الديـــوان لهـــم ساعات العمل اليومية بتسع ساعات يوميا تبدأ من العاشرة صباحا ، كما حدد لهم حجم العمل بالمقطوعية .

وتوضح السجلات ايضا أن ديوان المرور والسكة كان يقوم بمعاقـــبة الجـــنود العاملين بالسكك الحديدية المتأخرين عن وفاء مقطوعياتهم بسبب الإهمال للقضاء علي تكاسلهم ، وعدم طاعتهم لرؤســـائهم في العمل وذلك باستقطاع ايام من مرتباتهم . وتذكر السجلات أن الكثير من هؤلاء الجنود كانوا يلجأون إلى الهرب ، وفي هذه الحالة كان يتم ابلاغ المديرية التابع لها الجندي الهارب للقبض عليه ، وإذا لم يقبض عليه فان عليها أن تقوم بارسال نفر آخر ليحل محله في العمل المكلف به .

---

(١) المفتاحجي : هو الذي يتولى تحويل الخطوط وفتح الاشارات أمام القطارات والســـماح او عـــدم السماح لها بمغادرة المحطة . ديوان المرور والسكة : صادر ، رقم ١ في ٦ ذي الحجة ١٢٨٠ هـــ ( ١٣ مايو ١٨٦٤م) ص ٤ إلى عموم المرور والسكة .

وقـد تطـرقت سـجلات هذا الديوان كذلك إلى ابراز اعتماد السـكة الحديد علي المصريين في أعمالها بعد تدريبهم حيث تم تعييـنهم في وظائف عطشجية [١] وسائقين ومشحمين للوابورات والعربات فضلا عن استخدامهم في الورش الفنية .

واشارت سجلات هذا الديوان إلى أن مصلحة السكك الحديدية كانت تقوم بانتداب عمال من المحطات الأخرى للعمل في بعض المحطـات الـتي تزدحم أثناء بعض المناسبات مثلما حدث أثناء إقامة المولد الأحمدي بطنطا حيث كانت المحطة تزدحم بالركاب والـتجار الأمر الذي كانت تضطر معه المصلحة لانتداب عمال من المحطات الأخرى للعمل بمحطة طنطا أثناء فترة المولد للعمل علي راحة الركاب وتخفيف الزحام .

وتـناولت السـجلات كذلـك جانـبا آخر وهو أن وابورات وعربات السكك الحديدية كان يتم شراؤها من الخارج ، حيث كان الديـوان يرسل بعض المهندسين للتعاقد علي شرائها او التوصية علي تصنيعها لدى ورش الصناعة بالخارج إذا لـم تكن هناك

---

(١) العطشـجي : هـو مسـاعد سائق القطار ، ومهمته معاونة السائق في عمله وادارة الوابور مع عمل الصيانة اللازمة بالإضافة إلى ما يكلفه به السائق من مهام . ديوان المرور والسكة : دفتر ١٠٩٣ ،ج٣ ، وارد مكتب إسكندرية ، وثيقة ٧٨بتاريخ ٥ شوال ١٢٨٢هـ ( ٢٤ ديسمبر ١٨٦٥م) ص ٤١٨ ، إلى ديوان عموم المرور والسكة .

وابــورات جاهــزة للتســليم . اما عن تسديد اثمان تلك العربات والوابورات فكان يتم طبقا للشروط التي وضعت عند التعاقد علي الشــراء وهــي دفع ربع القيمة بمجرد وصول امر التشغيل إلى المصانع والثلاثة أرباع الباقية عند التسليم .

وتطــرقت الســجلات ايضـــا إلى شحن البضائع بالسكك الحديديــة حيــث كـــانت تشحن بها البضائع المختلفة والمعدات والادوات والقطـــن ، وكانت هذه البضائع تتعرض في كثير من الاحيـــان للتـــلف او الفقـــد او لاخطـــار الحرائق وخاصة القطن ولتلافي ذلك كان يتم تغطية العربات التي تشحن فيها بالمشمعات حـــتى لا يتسبب الشرر المتطاير من الوابورات اثناء سيرها في اشتعال الحرائق في بالات القطن المشحونة بها .

وتوضـــح وثـــائق هـــذه السجلات أن السكة الحديد كانت مســـئولة عـــن هـــذه التلفيات وانها كانت تقوم بتعويض اصحاب البضائع التي تضار من جراء نقلها بقطاراتها ، وفي المقابل كانت تقوم بمعاقبة كل من يهمل في تأدية عمله او عدم اتباع التعليمات الصادرة بخصوص نقل البضائع بالخصم من الراتب .

وتـــناولت سجلات هذا الديوان موضوع سرعة القطارات حيث كان الديوان يحدد لسائقي القطارات السرعة التي ينبغي أن

يســـيروا عليها ، إذ كانت التعليمات الصادرة بهذا الشأن تنص علي أن وابورات السائحين والركاب لا تزيد سرعتها عن خمسة وعشرين ميلا في الساعة اما قطارات البضاعة فلا تزيد سرعتها عــن ثمانيـــة عشر ميلا في الساعة ، وذلك للحفاظ علي سلامة الوابـــورات وضمان وصولها إلى المحطات في المواعيد المحددة لها .

وتذكـــر الوثـــائق أن الـــوان تذكر ركوب العربات كانت تختلف باختلاف الدرجة التي ينزل بها الراكب ، حيث روعي أن يكون لكل درجة تذاكر بلون يختلف عن تذاكر الدرجات الأخرى، فطـــبعت تذاكـــر الدرجة الأولى باللون الرمادي ، والثانية باللون الأصفر والثالثة باللون الأزرق. ولا شك أن الهدف من ذلك كان تســـهيل مهمـــة الركاب في النزول في العربات المخصصة لكل درجـــة ، كمـــا يسهل علي الكمسارية ومفتشى القطارات التعرف علي الركاب الذين ينزلون في درجة غير الدرجة التي دفعوا قيمة تذكرتها .

وتوضـــح وثائق ديوان المرور والسكة أن مهمات السكة الحديد التي لا تصنع في الورش الفنية بمصر كان يتم استيرادها مـــن الخـــارج وان هـــذه المهمات كانت تودع في مخازن السكة

الحديـد ،وكـلما دعـت الحاجة ا ليها يرسل المطلوب منها إلى الأماكن التي تحتاجها ويتم تسليمها بايصال .

اما عن الفحم اللازم لادارة الوابورات فتوضح الوثائق أن الديـوان كـان يعـلن عـن الكميـة المراد شراؤها في شوارع الإسـكندرية حيث يقيم وكلاء التجار وممثلي البيوتات التجارية ، وكـذا قناصـل الـدول الاوروبيـة بالاسكندرية ومن ثم يكون باستطاعتهم قراءة تلك الاعلانات ومعرفة الشروط الموضحة بها عن الكميات المراد التعاقد عليها ، فإذا وجدوها مناسبة يتم التعاقد عليها إذا ما كانت لديهم سلطات تفويضية من التجار او الشركات الـتي يمثـلونها أو يقومـوا بمخاطـبة شركاتهم من اجل التقدم للحصول علي تلك الصفقة .

امـا عن تقييمنا لسجلات هذا الديوان فانها تقدم مادة غزيرة وأصيلة تغطي قدرا كبيرا من تاريخ السكك الحديدية في مصر في تـلك الفـترة وبالـتالي فلا غنى عنها لمن اراد الخوض في هذا الموضوع ، إلا أنه يؤخذ عليها أنها في بعض الاحيان كانت تذكر الحـدث دون أن تقدم سبب حدوثه مثلما حدث عند تكرار هروب الجـنود الذيـن كانوا يعملون في إنشاء الخطوط ، فكررت ذكر حالات الهروب دون أن تذكر سبب ذلك والواضح انه كان راجعا إلى ضخامة حجم العمل الذي كانوا يكلفون به .

٢- **سجلات معية سنية عربي :**

وهـــذه السجلات مدون بها الأوامر والافادات الصادرة إلى الدواويـــن والاقـــاليم والمحافظات ، والوارد إليها من المديريات وتشـــتمل عـــلي الـــلوائح والقـــرارات والمنشورات التي تتناول موضـــوعات شـــتى عن تاريخ مصر الحديث ، وقد رجعت إلى ســـجلات الصادر ارقام ١ ، ٤ ، ١٢ ، ٢٠ ، ٢١ ، ٣٢ ج ١ ، ٩٣٠ ، ٨٢٥ ج ١ ، ١٨٣٢ ، ١٨٥١ ، ١٩١٥ ، ١٩١٨ ، ١٩١٩، ١٩٢٠ ، بالإضافة إلى سجلات الوارد ارقام ١٨٠١ ج٢ ، ١٨٢٧ ، ١٨٤٧ .

تقـــدم وثـــائق المعيـــة الســـنية عربي فيضا من المعلومات الأصيـلـة عـــن تـــاريخ السكك الحديدية حيث توضح الوثائق أن الاهالي بعد أن ادركوا أهمية ذلك المشروع ودوره في تسهيل نقل مـــزروعاتهم وتجـــارتهم – كانوا يطلبون إنشاء سكك حديدية في بلادهـــم ، حيث أن أهالي دمياط طالبوا بإنشاء وتوصيل خط السكة الحديـــد إلى بلادهـــم فصدر النطق العالي بمد خط من طلخا إلى دمياط . ونفس الشئ لاهالي الشرقية الذين طالبوا بمد خط للسكة الحديد من أبو كبير إلى الصالحية .

وعلي الرغم من مطالبة العديد من الأهالي بتوصيل السكك الحديديـــة إلى بلادهـــم إلا أن قـــلة مـــنهم ممـــن لحق اراضيهم

ومزروعاتهم الضرر من جراء مرورها بها لجأوا إلى المقاومة السلبية للتعبير عن رفضهم لمد تلك الخطوط ، وذلك بسرقة مهمات الخطوط وادواتها مما دفع الحكومة إلى تشديد الرقابة والحراسة علي منشآت السكك الحديدية وتوقيع العقوبات الصارمة علي من يسرق شيئا منها ، بل وصل الأمر إلى تطبيق العقوبات الجماعية علي جميع سكان القرية التي تفقد مهمات للسكة في زمامها .

وتناولت سجلات المعية الفئات التي كان يسمح لها بركوب القطارات مجانا او بتذاكر مخفضة ، وكان علي رأس تلك الفئات افراد الاسرة العلوية وتلاها الوزراء وقناصل الدول واعضاء مجلس شورى النواب كما سمح لضباط الجهادية والبحرية وجنودهما بركوب السكك الحديدية بناء علي ما يكون معهم من شهادات علي أن تخصم اجورهم من الدواوين التابعين لها بعد ذلك ، اما علماء الازهر و " رؤساء الاديان" فكان يصرح لهم بالركوب مجانا في ايام المواسم والمناسبات الدينية اما في غير ذلك فكان يسمح لهم بالركوب بنصف أجرة .

كما كانت قائمة الركوب المجاني لقطارات السكك الحديدية تشمل ايضا ضيوف مصر الذين يدعون لحضور الاحتفالات الخاصة ، حيث تم نقل ضيوف مصر الذين دعوا لحضور حفل

افتــتاح قــناة الســويس للملاحة عام ١٨٦٩ م بقطارات السكك الحديدية بالمجان .

وبالإضافة إلى هؤلاء كان الحجاج الذين يستخدمون الدرجة الثالــثة يتمــتعون باعفــاء من ثمن نقل أمتعتهم ، كما أن الخديو اسماعيل أصدر أمرا بنقل الحجاج الذين فقدوا اموالهم أثناء رحلة الحــج وكذلــك الذين نفذت اموالهم هناك بعربات الدرجة الثالثة مجانا .

وثمــة موضــوع مهم آخر تشير إليه سجلات المعية وهو ضــرورة تزويد محطات السكك الحديدية بالتلغرافات حيث كان من المتبع قبل أن يصرح للقطار بترك المحطة وبدء السير علي الخــط أن يــتم الاتصال بالمحطة التالية لها وذلك للتأكد من خلو الطريق لمنع وتقليل الحوادث بين القطارات ، وكان وجود مكتب للتلغراف بالمحطة من الأمور الضرورية التي يجب مراعاتها عند إنشــاء المحطات وذلك لاهميته من اجل معرفة حركة الوابورات وسهولة معرفة الاخبار اللازمة .

وتوضح وثائق المعية أن السائقين الأجانب الذين يعملون في المصــلحة كانوا يلجأون في بعض الأحيان للاضراب والامتناع عــن القيــادة للضغط عليها لتنفيذ مطالبهم ولكن المصلحة كانت

تواجــه ذلــك بالاســتعانة بالســائقين المصريين حتى لا تخضع لتهديدهم وحتى لا تتعطل الحركة علي خطوطها .

وتتــناول ســجلات المعية السنية بعض استخدامات السكك الحديديــة في تلك الفترة غير نقل المسافرين ، حيث اوضحت أن عربات السكك الحديدية استخدمت في نقل المواد الأولية للمصانع حيــث ورد إلى ديــوان المــرور والسكة بأن محطة بنها تطالب بضــرورة ســداد أجــرة نقل ٨٢٤ قنطار كتان شحنت بالسكك الحديدية من شون بنها إلى فابريقات بولاق، وأن المبلغ المطلوب ســداده ١٩٢٣ قرشا و ٢٥ فضة ، كما استخدمت عربات السكك الحديدية في نقل الاشجار والنباتات التي تغرس في الحدائق مثلما حــدث مــع حديقــة الأزبكية عندما كان يلزمها بعض الأشجار والنــباتات فيــتم شــراؤها من أحد التجار بالاسكندرية وشحنت بعربات السكك الحديدية .

وفضلا عن ذلك فقد استخدمت عربات السكك الحديدية ايضا في نقل البذور والتقاوى إلى المناطق الزراعية بالدلتا ، كما كان يــتم نقــل الغلال بواسطتها ، وكذلك الأتربة التي كانت تستخدم كسماد للاراضي الزراعية .

ولما كان نقل هذه الأشياء يحتاج إلى أرصفة لتسهيل عملية النقل والشحن فقد اهتم ديوان المرور والسكة بانشائها لسهولة نقل

وشـــحن الركاب والبضائع ، كما اهتم بإنشاء المظلات والسقائف عـــلي المحطـــات لحماية الركاب والبضائع من التأثيرات الجوية لحـــرارة الصـــيف أو امطار الشتاء رغم أن هذه المنشآت كانت تكلف الديوان نقات باهظة .

ومن الموضوعات الهامة التي تطرقت إليها سجلات المعية هـــو ابـــراز اثـــر السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة علي العمران ، حيث كان لانشاء محطات السكك الحديدية اثر كبير في إعـــادة تخطيط وتنظيم بعض المدن حيث كتب ناظر الداخلية إلى المعيـــة بـــأن باشمهندس الجيزة يرغب في ترتيب مهندس لتنظيم بـــندر الجيـــزة بســـبب وجود محطة السكة الحديد بها ، كما كان لانشـــاء خطـــوط الســـكك الحديدية أثره علي اختيار مواقع بناء المدارس حيث صدر أمر إلى الداخلية بأن الجهات التي ليست بها خطـــوط للســـكك الحديدية يراعي أن تكون الأماكن التي يتم بناء المـــدارس بهـــا قريبة من الخطوط التي سيتم انشاؤها ، كما كان الديـــوان حريصا علي أن تكون تلك المحطات قريبة من مناطق التجمعات السكنية ،

ولمـــا كـــانت إقامـــة المباني السكنية بجوار خطوط السكك الحديدية تمثل خطراً علي تلك الخطوط فقد صدرت الأوامر بعدم

التصـــريح بـــبيع شـــئ من الأراضي المجاورة لخطوط السكك الحديدية إلا ما يكون بعيدا عن الجهتين بخمسة أقصاب [١] .

وتناولت سجلات المعية موضوعا آخر وهو الاهتمام بصيانة خطــوط الســكك الحديديـــة وقاطراتها ومنشآتها حيث كان هناك اهــتمام بصيانة القناطر وتنفيذ ما تحتاج إليه من اصلاحات خوفا من تأثير فيضان النيل عليها ، كما كان يتم الاهتمام بجسور السكة وصـــيانتها مـــن فيضـــان الـــنيل حيث كانت ترمم باستمرار ، وبالإضـــافة إلى ذلك فقد انشئت ورش لصيانة عربات ووابورات الســكك الحديديـــة ولذلك كان هناك في مصر اكثر من ورشة ، حيــث كـــانت توجــد ورشـــة في عنابر بولاق بالقاهرة وثانية بالاســـكندرية وثالثة في السويس ، وكان لكل منها ناظر ومهندس وكـــتاب وخـــدم وعمـــال خصوصيون ، وكان يتم تدريب هؤلاء العمال علي أعمال الصيانة قبل الحاقهم بتلك الورش .

---

(١) كـــانت القصـــبة وحدة قياس قبل عام ١٨١٤ م وكان طولها يختلف ما بين ٣,٧٥ م – ٣,٩٩ م وبعد ذلك العام حدد طولها بـــ ٣,٦٤ مترا . هيلين آن ريفـــلين : ترجمة احمد عبد الرحيم مصطفى ، الاقتصاد والإدارة في مصر فـــي مســـتهل القرن التاسع عشر ، دار المعارف بمصر ، ١٩٦٨ م ، ص ٤٣١ .

ومن الجدير بالذكر أن هناك موضوعات اشتركت في ذكرها سـجلات المعية السنية عربي مع سجلات ديوان المرور والسكة وهـو أن عربات وقاطرات السكك الحديدية كان يتم شراؤها من الخارج ، ولكن كان الديوان يحتم ضرورة أن يسبق توقيع عقود الشـراء الحصول علي المعلومات الكافية عن أثمان العربات لكل درجـة مـن درجاتهـا ، وبناء علي هذه المعلومات تحدد السكة الحديد ما تحتاج إلى شرائه ، ولما كانت عربات وقاطرات السكة الحديـد تحتاج دائما للتشحيم فقد كان الشحم يستورد من الخارج، وكـانت السكة الحديد حريصة علي شراء ما يلزمها لمدة طويلة حيـث صدرت الأوامر إلى السكة الحديد بالموافقة علي شراء ما تحتاج إليه من شحم لمدة سنة كاملة .

كمـا اتفقـت السجلات علي تعويض السكة الحديد لاصحا الأراضي التي أصابها الضرر والتلف من جسور السكك الحديدية بأخرى عوضا عنها ، لكن هذا التعويض لم يكن يصرف بالسرعة المطلوبة في بعض الاحيان مما كان يدفع أصحاب تلك الأراضي إلى التشكي ، ولذا صدرت الأوامر بسرعة إنجاز مثل هذه الأمور منعا للشكوى .

وقد اتفقت سجلات المعية مع سجلات ديوان المرور والسكة فـي اهـتمام السكة الحديد برعاية العاملين بها صحيا واجتماعيا

حيث كانت توفر لهم الغذاء أثناء العمل ، كما كانت تشجعهم علي بذل الجهد حيث كان يتم صرف مكافآت لهم زيادة علي رواتبهم ، كما كانت تنعم علي الموظفين الأجانب بالرتب حيث أنعمت علي ادوارد اتكنســـون ملاحـــظ ورشة وابورات السكة الحديد بالرتبة الثانية نظرا لاجتهاده في عمله وحسن التفاته للأعمال المكلف بها.

ومـــن اوجــه رعاية السكك الحديدية للعاملين بها أنها كانت تصرف لهم الراتب لمن يصاب أثناء الخدمة ، وتقدم معاشا لورثة من يتوفى أثنائها كذلك ، وكل ذلك كان يمثل حوافز للعمال علي التفاني في العمل دون خوف من الإصابة .

أمـــا عـــن تقييمـــنا لهذه السجلات فانها تقدم كما غزيرا من المعلومات التي تغطي جزءا كبيرا من تاريخ السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة وبالتالي فلا غنى عنها لأي باحث في تاريخ السكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشر ، كما أن كثيرا مـــن المعـــلومات التي وردت بهذه السجلات تتطابق مع ما ورد بســـجلات ديوان المرور والسكة مما يمثل تأكيدا لتلك المعلومات مع تسليمنا بصدق لغة الوثائق بصفة عامة لأنها تجسد واقعا حيا وملموسا .

٣- **محافظ الداخلية :**

وعددها ٥٧ محفظة تشتمل علي مكاتبات وأوامر ومحاكمات عسكرية وموضوعات شتى عن تاريخ مصر الحديث ، وهي تختلف عن سجلات ديوان الداخلية ، وقد اطلعت علي المحافظ أرقام ١ ، ٢ ، ٥ ، ١٠ ، ١٥ .

وقد تطرقت وثائق محافظ الداخلية للسكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشر وان كان معظم ما ورد بها قد ورد أيضا في سجلات ديوان المرور وكذلك في سجلات المعية السنية عربي حيث ذكرت أن السكة الحديد كانت تلجأ إلى تعيين الأجانب في وظائفها عندما تكون الحاجة ماسة إلى ذلك ، إذ كان الأجانب يترددون علي السكة الحديد لشحن بضائعهم ، ولذا كانت المصلحة في حاجة ماسة إلى من يستطيع مخاطبتهم والتفاهم معهم ولذلك عينت بعضهم في وظيفة مترجم بالسكة الحديد .

كما أكدت وثائق محافظ الداخلية ما سبق ذكره في وثائق المعية السنة عربي حيث ذكرت بعض بنود الأمر الصادر إلى ناظر الداخلية بخصوص الفئات المصرح لها بالركوب مجانا في قطارات السكة الحديد وهي : قطار الخديو ، وقطار الوالدة باشا وقطارات الحريم وخدمهم والأنجال ، وحدد البند الثاني من هذا الأمر الفئات الأخرى المصرح لها بالركوب مجانا وهم الوزراء

والقناصـــل العموم ووكلاء طرابلس الغرب وتونس ، أما علماء التشـــريف ورؤســـاء الديانات وشيوخ الأزهر فكان يصرح لهم بالـــركوب مجانـــا في أيام المناسبات الدينية وفي غير ذلك يكون ركوبهم بنصف أجرة .

وتكـــرر محـــافظ الداخلية ما سبق ذكره في سجلات المعية الســـنية حيـــث تذكـــر أن السكة الحديد كانت تستخدم لنقل القمح والبضـــائع المختـــلفة ، كمـــا تؤكد أيضا علي وجود حالات من الســـخط بيـــن بعض الأهالي الذين أضيروا من جراء مد خطوط الســـكك الحديديـــة في أراضيهم ، مما اضطر بعضهم إلى كتابة الشـــكاوى التي يوضحون فيها ما أصابهم من أضرار بسبب مد هذه الخطوط .

وتـــبرز تـــلك الوثائق مدى اهتمام الحكومة بإنارة محطات السكك الحديدية والذي تمثل في وضع مصابيح بها لإضاءتها، وتوضـــح كذلك مدى اهتمام الحكومة بنقل البريد عن طـــريق الســـكة الحديـــد حيث صدرت الأوامر بتخفيض الأجرة المقررة علي نقل البريد بعربات قطار الركاب إلى النصف علي أن تقوم مصلحة البوستة بتسديد قيمة نقل البريد إلى السكة الحديد كـــل شهر، ولا شك أن ذلك كان له دوره في المساهمة في تيسير وصول الخطابات والطرود البريدية إلى أصحابها بسرعة ويسر .

أما عن تقييمنا لمحافظ الداخلية فانها لا تقدم معلومات جديدة عما ذكرته السجلات الأخرى ، كما أن ما ورد بها من معلومات عـــن تـــاريخ السكك الحديدية قليل ولا يتناسب مع ذلك المشروع القومي الذي غير وجه مصر الحضاري في تلك الفترة .

٤ – **محافظ عابدين :**

وتشتمل علي مكاتبات وأوامر وموضوعات شتى عن تاريخ مصـــر الحديث ، وقد اطلعت علي محفظتين منها وان ما بها من معـــلومات عن السكة الحديد هو نفس ما ذكرته السجلات السابقة حيث تناولت بعض استخدامات السكة الحديد إذ توضح أنها كانت تستخدم لنقل الفحم للشركات الملاحية العاملة في البحر الأحمر ، كما تطرقت لموضوع آخر تناولته السجلات السابقة أيضا وهو أن مد خطوط السكك الحديدية كان يسبب تلفا للمزروعات نتيجة أخذ الأتـــربة عـــلي يمين ويسار الجسور ولذلك كانت المصلحة تلتزم بتعويض أصحاب تلك المزروعات من خزينتها .

وهـــذه المحافظ رغم أنها تحتوي علي موضوعات شتى عن تـــاريخ مصر الحديث إلا أن ما تقدمه عن السكك الحديدية يعتبر قليلا ولا يتناسب مع أهميتها كمرفق حيوي ، كما أن هذه المحافظ لا تقدم جديدا عن تاريخ السكك الحديدية . حيث أن معظم ما ورد

بهـــا من معلومات عن السكك الحديدية تكرر ذكره في السجلات الأخرى .

٥- سجلات المجلس الخصوصي :

تـــناولت وثـــائق السجلات اهتمام مصلحة السكك الحديدية بـــنظافة المحطات وصيانتها وإجراء الترميمات اللازمة لها حتى تـــبدو بصورة لائقة أمام الزائرين وان تكون كمثيلاتها في الدول الأوروبية ، وقد ظهر ذلك جليا عندما تقررت زيارة السلطان عبد العزيـــز لمصر (١) ، حيث كان أول سلطان عثماني يزور مصر مـــنذ مجيء السلطان سليم الأول إليها عام ١٥١٧ م ، ولذا كان هناك حرص كبير علي ظهور محطات السكة الحديد التي سيمر عليها القطار بأن تبدو في صورة حسنة .

وتعرضـــت تلك السجلات لموضوع آخر وهو أن مصلحة الســـكك الحديديـــة كـــانت تحرص علي تنبيه الركاب عن موعد وصـــول القطارات للمحطات كما تنبههم لقرب تحركها ، ولذلك كانت تحرص علي ضرورة وجود الساعات بها لمعرفة الوقت ، ووجود الأجراس لتنبيههم قبل تحرك القطار .

---

(١) زار السلطان عبد العزيز مصر في ٣ إبريل ١٨٦٣م .

أمـــا عـــن تقييمـــنا لهذه السجلات فرغم أنها تحتوي علي موضـــوعات شتى لتاريخ مصر الحديث إلا أن الوثائق الموجودة بهـــا عـــن إنشـــاء السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة قليل لـــلغاية، ومـــع ذلك فهي تقدم معلومات جديدة لم ترد في الوثائق الســـابقة ولـــذا فهي تشكل مع غيرها من الوثائق نسيجا متكاملا يغطي تاريخ السكك الحديدية  في مصر في تلك الفترة .

٦- **سجلات المعية السنية تركي :**

وهي مترجمة عن الوثائق المكتوبة باللغة التركية ، وتتناول موضـــوعات شـــتى من تاريخ مصر الحديث حيث تطرقت إلى موضـــوعات جديـــدة عـــن تاريخ السكك الحديدية ، وهي إنشاء الكباري لتسهيل مرور القطارات فوق الترع وفروع النيل ، اذ تم إنشـــاء كوبري طنطا في يونيو ١٨٥٤م لتيسير مرور القطارات إلى ســـمنود . وتـــناولت تـــلك الوثـــائق موضوعا آخر وهو أن المصـــلحة تعاقدت مع شركة " شوه سي وشركاه " لتوريد ٢٠٠ عـــربة بضـــاعة مـــن الحديـــد ذات أغطية لحماية البضاعة من التأثيرات الجوية .

وتطـــرقت ســـجلات المعية السنية تركي إلى موضوع آخر وهو الاعتماد علي المصريين في كثير من أعمال السكك الحديدية وذلـــك بعـــد تدريـــبهم عـــلي تلك الأعمال ، ومع ذلك لم تستغن

المصـــلحة عـــن خدمات الأجانب حيث استمرت في تعيينهم في بعض الوظائف كالإشراف علي الحسابات وغيرها من الوظائف التي لم يتدرب المصريون علي شغلها .

ورغـــم أن هـــذه السجلات تقدم مادة وافية لمختلف نواحي الحيـــاة في مصر إلا أنها لم تقدم مادة وافية عن السكك الحديدية فـــي مصـــر فـــي تلك الفترة ومع ذلك فلا غنى عنها لمن أراد الخـــوض في هذا الموضوع لأن المادة العلمية التي تقدمها رغم ندرتهـــا إلا أنهـــا جديدة لم يسبق ذكرها في السجلات الأخرى ، فضلا عن معاصرتها لأحداثه .

٧- **محافظ الأبحاث :**

تـــناولت وثـــائق تـــلك المحـــافظ موضوع السكك الحديدية وتحدثت عن استخدام المصريين في وظائف ذلك المرفق الحيوي حيث عملوا في وظائف كمسارية ، واوضحت أن المصلحة كانت تشـــترط علي من يتقدم لشغل تلك الوظيفة أن يكون ملما بالقراءة والكـــتابة ، كما استخدمت الأجانب في تعليم وتدريب المصريين عـــلي أعمـــال السكك الحديدية وخاصة قيادة الوابورات ، وتذكر الوثـــائق أن ذلـــك الأمر كلف المصلحة مبالغ طائلة حيث كانت تصـــرف لكل أجنبي يدرب أحد العطشجية المصريين علي قيادة القطارات مكافأة تصل إلى ١٠٠ جنيه عن تدريب الفرد الواحد .

وتناولت محافظ الأبحاث موضوعا آخر عن السكك الحديدية حيث ذكرت أن العربات المستخدمة فيها كانت في البداية من نفس النوع المستخدم في السكك الحديدية البريطانية وهي من النوع الخفيف ذات الأربع عجلات علي محورين ومصنوعة من الخشب وذات سقف مزدوج وبها ثلاثة دواوين مركب عليها أبواب جانبية تفتح إلى الخارج وتتسع كل عربة لأربعة وعشرين فردا ، وظل هذا النوع مستخدما في قطارات السكك الحديدية حتى تولى إسماعيل باشا الحكم فأصدر أوامره إلى ديوان الواردات بالتعاقد علي شراء عربات من نوعيات مختلفة دون الاقتصار علي النوع الإنجليزي فقط .

وعلي الرغم من أن محافظ الأبحاث تقدم مادة وفيرة لتاريخ مصر الحديث في شتى الموضوعات إلا أنه يؤخذ عليها أنها لا تقدم المادة العلمية الوافية لذلك المرفق الحيوي الذي غير وجه الحياة في مصر في تلك الفترة .

٨- **وثائق وزارة الخارجية البريطانية F.O :**

وهي صور منسوخة بخط اليد عن الأصل ، وهي مودعة بدار الوثائق القومية . وقد تناولت الوثائق التي اطلعت عليها الموضوع من زاوية ضيقة وهو ما يختص بأثر السكك الحديدية علي المصالح البريطانية في مصر حيث ورد في اكثر من

موضـــع بهـــا أن تعطل الحركة علي خطوط السكك الحديدية في مصـــر كان يؤثر علي المصالح البريطانية حيث كان يؤدي إلى تعطيـــل نقـــل الـــبريد والمســـافرين ، ولذا فان وزارة الخارجية الـــبريطانية كـــانت تطـــلب مـــن قنصلها في مصر التدخل لدى المســـئولين وحثهم علي بذل الجهد لسرعة إصلاح الأعطال التي تتعرض لها السكة الحديد حتى لا يتأخر المسافرون والبريد .

أما عن تقييمنا لهذا المصدر فهو يقدم مادة غنية لموضوعات شـــتى عن تاريخ مصر الحديث أما عن تناولها لموضوع السكة الحديد – في الوثائق التي اطلعت عليها – فجاء من نظرة ضيقة وهـــي مـــا يخص المصالح البريطانية في مصر ، ولا عجب في ذلك فالمشروع في الأصل فكرة بريطانية لخدمة مصالح بريطانيا في الشرق . ومع ذلك فلا غنى عنها لمن أراد الخوض في تاريخ مصـــر الحديث بصفة عامة لمعاصرتها لما تكتب عنه فضلا عن أنهـــا تمثل الرأي الآخر وهو لا شك يفيد الباحث فيما يكتب عنه من موضوعات .

٩- **<u>وثائق الأرشيف الأمريكي American Archive :</u>**

وهـــي عبارة عن تقارير القنصل الأمريكي في مصر وتقع في ١٦ مجلدا تغطي الفترة من عام ١٨٤٩م إلى عام ١٨٧٩م ، وهـــذه الـــتقارير مكتوبة علي الآلة الكاتبة ، وتتناول هذه الوثائق

تاريخ السكك الحديدية في مصر من زوايا شتى فتشير إلى الجهود التي بذلت لازدواج خط القاهرة – الإسكندرية في عهد إسماعيل، كما أبرزت جهوده لمد خطوط السكك الحديدية إلى الوجه القبلي ، حيــث يشير تقرير للقنصل الأمريكي إلى أن السكك الحديدية في الصــعيد قد وصلت ١٨٠ ميلا جنوب القاهرة ، وان هناك رغبة لاكمالها إلى أسوان .

وتشــير وثــائق الأرشيف الأمريكي إلى أن مد خطوط ذلك المــرفق الحيــوي في مصر كان لها أثرها علي تنشيط التجارة الداخــلية التي انعكست بالتالي علي حجم التجارة الخارجية التي زادت زيادة عظيمة حيث يشير القنصل الأمريكي في أحد تقاريره إلى أن زيــادة الصــادرات المصــرية تــرجع إلى تحسن طرق المواصلات الداخلية بزيادة شبكة السكك الحديدية .

وتتــناول الوثــائق الأمــريكية موضــوعا آخــر وهو نقل الإمــبراطورة أوجيــني عند حضورها إلى مصر لحضور حفل افتــتاح قــناة الســويس للملاحة عام ١٨٦٩م بقطار خاص من الإســكندرية إلى القاهــرة حيــث اســتقبلها الخديو إسماعيل في الإســكندرية بعــد نزولها مباشرة من السفينة واستقل معها قطار خاص إلى القاهرة ترافقهما حاشيتهما .

أمـــا عن تقييمنا لهذه الوثائق فرغم أنها تغطي موضوعات شتى عن تاريخ مصر في ا لفترة من ١٨٤٩م – ١٨٧٩م إلا أنها فـــي تناولها لموضوع السكك الحديدية ركزت اكثر علي تطورها فـــي عهد إسماعيل دون أن تتطرق كثيرا إلى الفترة التي سبقت حكمه، ومع ذلك فان ما جاء بها عن ذلك الموضوع يمثل مع ما جـــاء بالسجلات الأخرى تغطية شاملة لتاريخ السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة ، فضلا انه لا غنى عنها لمن أراد الخوض فـــي تـــاريخ مصر الحديث بصفة عامة لاصالتها كما أنها تمثل الـــرأي الآخر الذي ينبغي لأي باحث الاطلاع عليه حتى يستطيع تكوين فكرة شاملة عما يكتب .

**١٠- جريدة الوقائع :**

تمـــثل تلك الجريدة ديوان الحياة المعاصرة لتاريخ مصر في تلك الفترة فضلا عن كونها الجريدة الرسمية ، فقد تناولت أعدادها المختـــلفة زوايـــا شتى من تاريخ السكك الحديدية في مصر في القـــرن التاســـع عشـــر حيـــث تؤكد ما ذكرته وثائق الأرشيف الأمريكي أن التجارة الخارجية نشطت نتيجة لتحسن أداء السكك الحديدية حيث انشىء خط امبابة – ايتاي البارود لتسهيل إرسال البضائع والتجارة إلى الإسكندرية علي خط مستقيم .

وتتطرق الوقائع إلى موضوع آخر وهو الاحتفال الذي كان يقام عند الانتهاء من إنشاء خط من خطوط السكك الحديدية وعن المدعوين الذين يدعون لحضوره والخطب التي تلقي فيه ، فعند الانتهاء من إنشاء فرع السكة الحديد الذي مد من الزقازيق إلى السويس أقامت المصلحة حفلا دعت عليةّ القوم إلى حضوره وخصصت القطارات لنقلهم من الإسكندرية والقاهرة إلى مكان الاحتفال ، وألقيت فيه الخطب التي أشادت بالجهود التي تبذلها الحكومة في بناء السكك الحديدية مع بيان أهميتها .

وتتناول الوقائع موضوعا آخر وهو أن المصريين وصلوا إلى اعلي المناصب في هذا المرفق الهام وكان دليلها علي ذلك هو تولى علي مبارك منصب مدير السكك الحديدية [١] .

وأشارت الوقائع إلى أن مصلحة السكة الحديد كانت عند بدء تشغيل أي خط تعلن عن مواعيد السفر عليه حيث انه بعد الانتهاء

(١) تولي علي مبارك منصب مدير السكك الحديدية في الوقت الذي كان يعمل فيه وزيرا للمعارف والاشغال والاوقاف ، وامام تعدد المهام التي اسندت إليه فقد نسق اوقاته بين الوزارات المختلفة ، فخصص نصف النهار من الصباح إلى الظهر للمعارف والأشغال والاوقاف ، ومن بعد الظهر إلى الغروب لادارة السكك الحديدية . عبد الرحمن الرافعي : عصر اسماعيل ، ج١ ، ط ٣ ، دار المعارف، القاهرة ، ١٩٨٢م ، ص ٢٣٣.

مـــن إنشـــاء خط ايتاي البارود – بولاق الدكرور أعلن في ١٢ إبـــريل ١٨٧٤م عن افتتاحه واستعداده للسفر بالركاب كل يوم ، ويوجد في هذا الإعلان جدول بمواعيد القطارات والمحطات التي يقف عليها .

أما عن تقييمنا لما جاء بالوقائع فالمعروف أنها كانت لسان الحكومة فضلا عن أنها معاصرة لما كتبت عنه وبالتالي فلا غنى عنها لدارس تاريخ مصر في تلك الفترة.

<u>أمـــا عـــن مجـــلة وادي النيل</u> : التي تعد أحد المصادر المعاصـــرة لانشـــاء السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة فقد ذكـــرت في أعدادها المختلفة أن المصلحة أصدرت أوامرها إلى المحطـــات بالانتهاء من صرف التذاكر قبل تحرك القطار بعشر دقائق ، فإذا وصل أحد إلى المحطة بعد هذا الميعاد وطلب شراء تذكرة فلا تصرف له علي القطار القائم .

كمـــا ذكرت انه لم يكن يسمح لأحد علي الإطلاق بركوب القطـــار إلا إذا كان معه تذكرة ، وإذا ضبط أحد بدون تذكرة فانه كان يحصل منه قيمتها أربعة أمثالها ابتداء من محطة قيام القطار إلى المحطـــة التي ضبط فيها ، وإذا لم يكن معه نقود يتم تحرير شهادة باسمه والمديرية التابع لها ويتم تحصيل المبالغ منها .

وهـــناك كذلك **مجلة سكك حديد الحكومة المصرية** التي صدر العدد الأول منها في يناير ١٩٣٢ م واستمر صدورها لعدة ســنوات تــناولت فيها تاريخ السكك الحديدية منذ أن كانت فكرة عرضـــت عـــلي محمد علي حتى توسعت وامتدت خطوطها إلى مـــناطق بعيدة في أنحاء مصر ، حيث تعرض في عددها الثالث من السنة الأولى لعرض جالواي فكرة مشروعه علي محمد علي واقــناعه بها ثم محاولته إقناع الحكومة البريطانية للحصول علي الضـــمانات المالية المطلوبة ، وانه في تلك الأثناء كان قد بدأ في شحن معدات السكة إلى مصر ووصلت بالفعل إلى الإسكندرية في صيف ١٨٣٥م إلا أن تحول محمد علي عن تنفيذ المشروع جعله لا يستخدم تلك المعدات بل تركت علي شاطئ الإسكندرية لا ينتفع بها حتى علاها الصدأ .

ويذكـــر العدد السادس للمجلة في سنتها الثانية أن بريطانيا الـــتي تقاعســـت عـــن تنفيذ المشروع في البداية كرست جهودها لتـــنفيذه عـــام ١٨٤٧ م بعدما عرفت فائدته لها ، وخشية أن تنجح فرنســـا فـــي الفوز بامتياز مشروع حفر قناة السويس . أما العدد التاســـع من المجلة للسنة الخامسة فيتطرق إلى مدى تأثير السكة الحديـــد علي المجتمع المصري في تلك الفترة وكيف أنها أحدثت انقلابا في الزمن الذي تستغرقه المسافة بين الإسكندرية والقاهرة

حيث أصبحت تتم في ساعات بعد ما كانت تستغرق يومين أو اكثر بالنقل النهري .

وهذه المجلة تقدم لنا معلومات قيمة عن تاريخ ذلك المرفق الحيوي حيث أنها مجلة متخصصة وبذا فان الاعتماد عليها يكون ضروريا لكل من أراد الخوض في هذا الموضوع .

وإذا كان الاعتماد علي الوثائق يمثل المصدر الأول لتاريخ السكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشر فلا يمكننا الاستغناء عن الرجوع إلى بعض المراجع التي يمكن أن نعتبرها مصادر لمعاصرتها لإنشاء ذلك المرفق الحيوي الهام ويأتي علي رأسها:

١- **علي مبارك : الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها القديمة والشهيرة ، ج ٧ ، القاهرة ، ١٣٠٦هـ .**
وقد تطرق المؤلف في هذا الجزء إلى موضوع السكك الحديدية منذ إنشائها فيذكر أن محطات السكك الحديدية التي أنشئت في مصر في عهد عباس باشا الأول ومحمد سعيد باشا كانت باستثناء محطتي القاهرة والإسكندرية مبنية بالطوب اللبن أو عبارة عن أكشاك من الخشب علاوة علي أنها لم تكن مزودة بالأجهزة الفنية التي تساعد العاملين فيها علي القيام بدورهم علي الوجه الأكمل ، ويذكر علي مبارك

أن هذه المحطات لم يكن بها سوى رصيف للركاب دون أن ينظر لراحتهم ووقايتهم من حر الصيف أو برد الشتاء ولا إلى ما يلزم للمحطات من فرش وأدوات الجلوس .

كمــا يذكــر علي مبارك أن مصلحة السكك الحديدية كانت تعــاني في البداية من عدم توافر الخبرة الفنية والإدارية بأعمال السكك الحديدية لدى المصريين وذلك لأنهم حديثي عهد بها ولذلك لجأت المصلحة إلى استخدام الأجانب للعمل في منشآتها المختلفة وعهــدت إليهم في نفس الوقت بتدريب المصريين علي العمل في كافة شئون السكك الحديدية الفنية والإدارية .

ويــتطرق علي مبارك إلى أحوال محطات السكك الحديدية فــي تــلك الفترة فيذكر أن بعضها كان يعاني من الإهمال وعدم العناية مما أدى إلى تعالي صيحات التجار والركاب بالإسكندرية بالشكوى لعدم وجود مخازن كافية للبضائع التي كانت تترك علي رصــيف المحطــة ممــا كــان يصعب علي المستخدمين نقلها ، وتكــررت شــكاوي التجار مما اضطر الخديو إسماعيل للاهتمام بتــلك المحطــة علي أساس أنها المحطة التي تتجمع فيها تجارة الــوارد والصــادر، ولــذا اهتم باستكمال جميع لوازمها لسهولة الشحن والتفريغ واقامة مخازن للبضائع فيها .

أما عن تقييمنا لهذا المرجع فيؤخذ عليه قلة المعلومات التي قدمها علي مبارك عن السكك الحديدية حيث جاءت مقتضبة ، إلا أنهـا مهمـة للغاية لأن المؤلف كان معاصرا لانشائها ، كما أنه تولى إدارتها في المدة من ٢٢ أغسطس ١٨٦٩م إلى ١٨ سبتمبر ١٨٧٠ م ، وبـذا فإن كل ما ورد في مؤلفه عن السكك الحديدية يتسم بالصدق كما تعتبر معلومات أصيلـة تضاف إلى ما سبقها من وثائق لتكون نسيجا متكاملا عن السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة .

٢- **فيـليب جلاد : قاموس الإدارة والقضاء في مصر ، ج٥، المطـبعة الـتجارية ، القاهـرة ، ١٨٩٠م .** ويعرض لنقطة جوهـرية في تاريخ السكك الحديدية ألا وهي انه لم يكن يسمح للضـباط والجـنود بالنزول في درجة واحدة عند ركوب السكك الحديدية حيث كان يتم نزول الضباط في عربات الدرجة الأولى أو الـثانية في القطار ، أما صف الضباط والجنود فينزلون في عربات الدرجة الثالثة وذلك بهدف الحفاظ علي الهيبة العسكرية للضباط.

وعـلي الـرغم من أن مؤلف هذا المرجع كان معاصرا لانشـاء السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة ، وعلي الرغم مـن أن مؤلفـه يشـتمل علي موضوعات شتى في تاريخ مصر

الحديث إلا أن تناوله لموضوع السكك الحديدية جاء مقتضبا للغاية ومــع ذلــك فــان ما قدمه من معلومات عن تاريخ هذا المرفق الحيوي مهم للغاية وذلك لمعاصرته للأحداث التي كتب عنها .

٣- **أميــن ســامي : تقويم النيل وعصر عباس باشا الأول ومحمــد ســعيد باشا ، المجلد الأول من الجزء الثالث ، دار الكــتب المصــرية، القاهرة ، ١٩٣٦م** . حيث ذكر أن تذاكر ركــوب السكك الحديدية كانت تطبع في البداية في أوروبا ، حتى تــولى محمــد سعيد باشا الحكم فأمر بعدم طبعها في أوروبا وأن تطــبع فــي مطبعة بولاق واستمر الأمر كذلك حتى عام ١٨٧٧م عــندما أنشــئت مطبعة خاصة بمصلحة السكك الحديدية فطبعت تذاكرها بها .

ويتــناول **أميــن سامي في مؤلفه تقويم النيل وعصر اسماعيل باشا ، المجلد الثاني من الجزء الثالث ، دار الكتب المصــرية، القاهرة ، ١٩٣٦م .** السكك الحديدية حيث يوضح أن الخديو إسماعيل اهتم بازدواج بعض الخطوط التي انشئت من قــبل حيــث بدأ في عهده العمل علي ازدواج خط الإسكندرية – القاهــرة علي مراحل ، ففي عام ١٨٦٤ م بدأ العمل من القباري إلى دمــنهور لازدواج الخطيــن ، وفي عام ١٨٦٥ م عمل علي

ازدواج الخط من دمنهور إلى كفر الزيات ، ومن طنطا إلى بنها ، وفي عام ١٨٦٦ م عمل علي ازدواج الخط من بنها إلى قليوب .

كمـــا يعرض أمين سامي أيضا إلى أن السكة الحديد كانت تســـتخدم لنقل العمال الذين استخدموا للعمل في حفر قناة السويس وتـــرعة الإســـماعيلية ، ويذكر أن هؤلاء كانوا يركبون عربات الســـكك الحديدية مجانا ولكن بشرط أن يكون مع كل منهم تذكرة مختومة من رؤساء العمل .

ويذكـــر أميـــن ســـامي في مؤلفه : ملحق تقويم النيل عن الجسور والقناطر والكباري والخزانات علي النيل وفروعه بمصر والســـودان . أن المعديات التي أنشئت علي الترع والنيل لعبور القطـــارات عـــليها لـــم تف بالغرض الذي أنشئت من اجله وهو تســـهيل حـــركة مرور القطارات ولذلك استبدلت بكباري معدنية حيـــث افتتح كوبري بنها في نهاية عام ١٨٥٦ م وتلا ذلك إنشاء كوبـــري كفـــر الزيات علي فرع رشيد في الفترة من ١٨٥٧ – ١٨٥٩ م ممـــا جعل المواصلات بين القاهرة والإسكندرية سهلة وميسورة .

ولا شك أن أمين سامي في مؤلفاته يقدم لنا معلومات وافية عـــن السكك الحديدية في تلك الفترة منذ بداية إنشائها حتى نهاية القرن التاسع عشر وتمثل مع غيرها من الوثائق والمراجع نسيجا

متكاملا عن تاريخ السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة فضلا عــن انه لا غنى عن الرجوع إلى مؤلفات أمين سامي لمن اراد الخوض في تاريخ مصر الحديث .

**٤- أحمــد شــفيق باشا : مذكراتي في نصف قرن ، ج١ .**

حيــث يعــرض في هذا المؤلف إلى مقتطفات من أخبار السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة فيذكر أن الخديو إسماعيل توسع في إنشاء ومد خطوط السكك الحديدية إلى مناطق كثيرة من أنحاء القطر في عهده . كما يذكر أن الخديو توفيق استقل القطار أثناء زيارته للوجهين البحري والقبلي في عام ١٨٨٠ م ، كما ذكر أن الوفــد الشــاهاني الــذي زار مصر عام ١٨٨١ م لمقابلة الخديو توفيق قد استقل القطار من الإسكندرية إلى القاهرة التي قضى بها عدة أيام ثم استقل قطارا خاصًا إلى الإسكندرية قبل أن يبحر منها عائدا إلى الأستانة .

أما عن تقييمنا لهذا المرجع فعلي الرغم من أنه يقدم مادة علمية وافرة عن معظم جوانب الحياة في مصر في تلك الفترة إلا أن المعــلومات التي قدمها عن السكك الحديدية جاءت قليلة للغاية لا تتناسب مع أهمية هذا المرفق الحيوي الذي غير من وجه الحياة فــي مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر – ومع ذلك فلا غنى عنه لمن أراد البحث في تاريخ مصر الحديث .

**<u>٥- عــبد الــرحمن الــرافعي ، عصر إسماعيل ، جزآن ، الطبعة الثالثة ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٨٢م .</u>**

ويــؤرخ الرافعي للسكك الحديدية في عهد عباس الأول فيذكـــر أن هـــذا المشروع كان العمل الانشائي الوحيد الذي يذكر لعباس باشا الأول لانه لا يخفى أن السكك الحديدية هي من اعظم دعــائم العمران والتقدم ، كما يذكر أن هذه السكة كانت أول خط حديدي انشئ في مصر بل في الشرق قاطبة . ويرى الرافعي أنها كــانت أنفـــع لمصــــر من قناة السويس التي لم تستفد مصر من افتتاحها شيئا بل يرى أنها جلبت الضرر لمصر .

ويعرض الرافعي لنقطة هامة وهي أن السياسة الإنجليزية فازت في إقناع عباس بوجهة نظرها فتم علي يده إصلاح طريق الســـويس ، ثـــم شـــرع في مد السكة الحديد من الإسكندرية إلى القاهـــرة عـــام ١٨٥٢ م ، وعهــد بتخطيط العمل إلى المهندس الانجـــليزي بوبـــرت ستفنســـن Stephenson يعاونه مهندسون مصريون منهم من صار له شأن كبير فيما بعد حيث تقلدوا كبرى المناصـــب مـــثل سلامة باشا إبراهيم وثاقب باشا ، ومظهر باشا وبهجت باشا .

ويذكـــر الرافعي أن السلطان العثماني عبد العزيز عندما زار مصــــر عـــام ١٨٦٣ م ركـــب القطـــار من الإسكندرية إلى

القاهـــرة، وانـــه عندما ركب القطار تملكه العجب لأنه لم يكن قد رأي القطارات البخارية في حياته من قبل .

ويتطرق الرافعي إلى إدارة السكة الحديد في الربع الأخير مـــن القـــرن التاســـع عشر ، فيذكر أن إدارتها آلت منذ صدور مرســـوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦م الذي قضى بفرض الرقابة الأجنبية عـــلي مالية مصر – إلى لجنة مختلطة مكونة من خمسة مديرين مـــنهم اثـــنان إنجـــليزيان واثنان مصريان وواحد فرنسي ، وبذا أصبحت الغلبة والرئاسة للعنصر الأوروبي ، وقد رهنت إيرادات الســـكك الحديديـــة لوفـــاء فوائد الدين الممتاز ولذلك كانت جميع إيـــراداتها تسلم إلى صندوق الدين ، ولا شك أن هذا المرسوم قد جعـــل السلطة العليا لهؤلاء المديرين علي المصلحة ، حيث عين الجنرال ماريوت Maraiott الإنجليزي رئيسا لقومسيون السكك الحديدية وميناء الإسكندرية ، وظل يتولاها حتى توفي ، ثم صـ[illegible] مرســـوم فـــي ٢٥ ديسمبر ١٨٧٩م ، في أوائل عهد توفيق باشا بـــتعديل تـــأليف اللجـــنة المختلطة الموكول إليها تلك الإدارة بأن جعلت من ثلاثة مديرين أحدهما إنجليزي والآخر فرنسي والثالث مصـــري وظـــل الأمـــر كذلك حتى احتلت بريطانيا مصر فآلت إدارتها إلى الإنجليز .

أمـــا عن تقييمنا لهذا المرجع فلا غنى عنه لدارس تاريخ مصـــر الحديـــث ، كمـــا أنه لا غنى عنه لمن أراد الخوض في موضـــوع الســـكك الحديدية في مصر في تلك الفترة وخاصة أن كـــتاباته تتســـم بالصدق لأنه عاصر فترة من الأحداث التي كتب عنها حيث انه ولد في فبراير ١٨٨٩ م وبذلك عاصر العقد الأخير مـــن القرن التاسع عشر ، وبذا تكون كتاباته مصدرا اصليا يقدم معـــلومات وافيـــة عن تاريخ ذلك المرفق الحيوي في تلك الفترة فضلا عن انه رجع في كتاباته إلى مصادر أصلية .

**٦- محمـــد أميـــن حســـونة : مصـــر والطرق الحديدية ، القاهرة، ١٩٣٨م .**

ويتـــناول هذا الموقف تاريخ السكك الحديدية منذ أن كانت فكـــرة فيذكـــر أن جالواي عرض علي محمد علي فكرة مد خط حديـــدي من القاهرة إلى السويس ويذكر انه نجح في إقناع محمد عـــلي بالفكرة بعد أن أوضح له أن هذا الخط سيعود عليه بالمنافع الكـــثيرة التي تتمثل في الحصول علي إيراد جديد لخزانة الدولة فضلا عن أهميته بالنسبة للتجارة والعمران . كما أوضح أن هدف جـــالواي مـــن تنفيذ ذلك المشروع كان خدمة التجارة البريطانية وتسهيل الوصول إلى الهند .

وعلي الجانب الآخر يعرض المؤلف لجهود فرنسا لعرقلة مشروع السكك الحديدية حيث أوعزت إلى " بارو " قنصلها العام فـــي مصر بأن يضع العقبات أمام تنفيذ هذا المشروع حيث أوعز إلى محمد علي بأن هذا المشروع سيكلفه نحو ٢٥ مليون فرنك ، فضلا عن أنه من المنتظر ألا يعود بإيراد إلى خزانة الدولة ، كما أخذ يعدد له المخاطر التي من الممكن أن تنعكس علي مصر من جراء تنفيذ هذا المشروع .

ويـــتطرق المؤلـــف إلى نقطـــة أخرى حول المسار الذي سيســـلكه الخط الحديدي ، فذكر أنه بعد موافقة عباس باشا الأول عـــلي إنشاء الخط كان لابد من تحديد المسار الذي سيسلكه الخط قـــبيل الشـــروع فـــي بنائه ، وكان أمام ستيفنسن اتجاهان للخط الحديـــدي : الأول يجـــتاز الصحراء من ناحية وادي النطرون ، والثاني يخترق الدلتا . وبعد البحث رجح المسار الثاني .

ويعرض محمد أمين حسونة لنقطة هامة أخرى وهي أن بـــريطانيا كانت المصدر الوحيد لشراء وابورات السكك الحديدية طوال عهدعباس باشا الأول وكانت أولي القاطرات التي جلبت من بـــريطانيا مـــن طراز " ميدلاند Midland " وقد ظلت بريطانيا المصـــدر الأول لشـــراء عربات وقاطرات السكك الحديدية رغم تنوع مصادر شرائها من فرنسا وبلجيكا في عهد إسماعيل .

ويـــتطرق محمد أمين حسونة إلى نقطة جديرة بالملاحظة وهـــي أن الباشـــوات وقناصل الدول استخدموا نفوذهم في تأخير القطـــارات حـــتى يقضـــوا حاجياتهم ويصلوا إلى المحطات دون اكـــتراث بمواعيـــد قيام القطارات مما كان يؤدي إلى تأخر قيام القطارات لساعات طويلة .

ويشـــير المؤلـــف فـــي تأريخه للسكك الحديدية إلى أحد المظاهـــر الاجـــتماعية التي كانت سائدة منذ ا لقرن التاسع عشر ولازالت مســـتمرة حتى اليوم ألا وهي تسلق بعض الأهالي لاسطح القطارات وخاصة في مواسم الحج وأوقات إقامة الموالد معرضين أنفســـهم للأخطـــار ويعـــزي المؤلـــف ذلك إلى قلة عدد عربات القطـــارات فضلا عن احتكار مفتشي مزارع الوالي للقطارات في مواســـم الـــزراعة مما يؤدي إلى ازدحام القطارات وبالتالي كان البعض يضطر إلى تسلق أسطح القطارات للوصول إلى غايتهم .

وتقييمـــنا لهـــذا المـــرجع فهو يقدم مادة علمية وافية عن الموضوع حيث تناول السكك الحديدية منذ أن كانت فكرة طرحها جـــالواي عـــلي محمد علي ثم تتبع تنفيذها في عهد عباس وسعيد وإسماعيل وتوفيق ثم في عهد الاحتلال ، وبذلك فهذا المؤلف يقدم مادة وافية لا غنى عنها لمن أراد الخوض في هذا الموضوع .

وخـــتاما فـــان كـــل هـــذه المصادر بما تحتوي عليه من معلومات عن ذلك الموضوع الحيوي تتكامل مع بعضها لتقدم لنا نســـيجا مـــتكاملا عن السكك الحديدية في مصر في تلك الفترة ، ومن ثم فلا غنى عنها لمن أراد التأريخ للسكك الحديدية في مصر في القرن التاسع عشر .